

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
SEGUNDO PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 712 DE 1996

ABRIL DE 1996

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

ADMINISTRACION NACIONAL DE PUERTOS

Visita del Directorio

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión del día 17 de abril de 1996

A S I S T E N C I A

Preside : Senador Sergio Chiesa

Miembros : Senadores José Andujar, Marina Arismendi, Dante Irurtia y Albérico César Segovia

Invitados especiales : Directorio de la Administración Nacional de Puertos:Presidente,Ruben Díaz; Vicepresidente, doctor Augusto Montesdeoca; Directores,José Losada y doctor Pablo Abdala y Secretario General,doctor Edgardo Amoza.

Secretario : Julio C. Méndez Vila

Ayudante : María Cecilia Fernández

(Ingresa a Sala el Directorio de la Administración Nacional de Puertos)

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas damos la bienvenida a los integrantes del Directorio de la Administración Nacional de Puertos. Agrademos su presencia en esta reunión. Para esta Comisión es de gran importancia recibirlos hoy --en la primera de las sesiones en que trataremos este punto-- para considerar un tema de tanta significación para la vida del país y que hoy este Directorio tiene la responsabilidad de llevar adelante.

SEÑOR DIAZ.- En nombre del Directorio de la Administración Nacional de Puertos, queremos agradecer la invitación enviada por esta Comisión. Cabe destacar que hemos concurrido todos los Directores salvo el señor Capeche que se encuentra fuera del país cumpliendo una misión encomendada por esta Administración ante la Comisión de Puertos de la Organización de Estados Americanos, que se reúne en México. Trataremos de brindar toda la información que requieran los señores Senadores sobre la política portuaria --tema que quizás no escape a esta Comisión-- su importancia para el país y su desarrollo en el futuro, como así también sobre la trascendencia histórica que ha tenido el Puerto de Montevideo en el sistema portuario general.

Si los señores Senadores no tienen previsto otra mecánica, tal vez lo más conveniente sea que en primera instancia realicemos una breve introducción que, en caso de ser necesario, podría ser complementada por los otros señores Directores. Advierto que hemos traído alguna documentación, y si bien tal vez no esté toda la necesaria, también ha concurrido el señor Secretario del Directorio, doctor Amoza, a fin de que pueda suministrarnos rápidamente el material que falte o, de lo contrario, lo enviaremos a la Comisión.

En primer lugar, debemos decir que hemos encontrado una Administración Nacional de Puertos con un marco legal muy definido dado por la Ley de Puertos de 1992. Como es notorio, el país, durante la Legislatura anterior, vivió un largo proceso de discusión, diálogo y polémica en torno al papel del Estado y al de la empresa pública en el contexto de la sociedad. Por decisión del Parlamento y del Poder Ejecutivo de la época, el proceso de transformación del sistema portuario no estuvo inserto en la ley marco general que previó la reforma

sr.

del Estado. También es oportuno recordar que en el marco constitucional que rige en nuestro país, existe el mecanismo del referéndum, que ha sido utilizado en varias oportunidades para cuestionar una ley en su totalidad o en parte. Cuando se aprobó la Ley de Puertos no existió dicho cuestionamiento, por lo que tiene plena fuerza legal. Además, es el instrumento sustancial con el cual debe gestionar y llevar adelante toda la labor la Administración Nacional de Puertos. En ese sentido, entendemos que aquélla es una ley marco que tiene aspectos concretos de gestión pero, fundamentalmente, posee un alcance programático que libera, en términos generales, la gestión portuaria, haciendo posible la participación del sector privado en la gestión directa. Este es un aspecto legal que no solamente acatamos porque está dentro de la norma, sino también porque el Directorio en su conjunto, comparte como filosofía de gestión.

Por otra parte, en términos generales, ésta es la forma en que se desarrolla la actividad portuaria en todas partes del mundo —es una tendencia inequívoca— aunque existen diferentes modalidades de gestión en la actividad portuaria que van desde el caso en que el sector privado es propietario y gestiona directamente esta actividad, hasta el de aquellos países en los cuales el sector público es propietario y, por lo tanto, controla en su totalidad este tipo de tarea.

Pensamos que, sin duda, en materia portuaria ha habido un desarrollo sustancial en los últimos años que se observa, fundamentalmente, en los volúmenes operados y en la porción de mercado que tiene el país en el Río de la Plata y en el MERCOSUR. En ese aspecto, si nos comparamos, por ejemplo, con la República Argentina, desde el punto de vista de la población, del producto bruto o en otros indicadores macroeconómicos que se quieran tomar, en volumen, tenemos la décima parte que ese país. Sin embargo, en la actividad portuaria tenemos aproximadamente el 25% de la que se realiza en el Puerto de Buenos Aires.

Como todos sabemos, el Puerto de [illegible]ontevideo está en mejor ubicación geográfica y, por lo [illegible]nto, está dotado de mejores condiciones naturales que [illegible] de Buenos Aires. Pero, así como tenemos esa ventaja [illegible]rativa, poseemos la desventaja de que en el Puerto de [illegible]nos Aires es donde está el mercado. Junto con San Pa[illegible] son los dos grandes mercados consumidores de

ac-

América Latina, que se encuentran en el MERCOSUR, y que tienen, como es notorio, el 60% de la capacidad de consumo de esta región.

Es claro que el hecho de ser un puerto natural no está relacionado con su tráfico; éste está dado por los mercados a los cuales llega la mercadería. Entonces, el hecho de tener un puerto con ventajas comparativas desde el punto de vista natural, no quiere decir que exista un mercado que tenga necesidad de entrar y sacar productos a través de él. Los mejores puertos naturales del mundo tal vez sean los que no se utilizan o los que todavía no existen; en realidad, los puertos naturales más importantes del mundo son los que funcionan con un gran mercado. Esta es una ventaja comparativa que tiene el Puerto de Buenos Aires con respecto al de Montevideo y que ha hecho que aquél, a lo largo de 200 años, siempre haya tenido mayores volúmenes operativos.

El esquema que se da en el Río de la Plata se presenta en otras partes del mundo como, por ejemplo, en Europa. No obstante, hay puertos que tienen menos mercado pero que, sin embargo, pueden operar en volúmenes importantes. Eso se logra, fundamentalmente, convirtiendo al puerto en un centro de distribución en una región que tenga un consumo alto de mercaderías, por medio de facilidades aduaneras, impositivas, etcétera.

En consecuencia, si deseamos que el Puerto de Montevideo, en un futuro, brinde al país la posibilidad de prestar un servicio a la región, conectando no sólo al país con la región, sino también con el mundo, tenemos que pensar en el desarrollo del puerto libre, no sólo como un instrumento jurídico sino como un elemento comercial efectivo, aspecto que está previsto en la Ley de Puertos de 1992. Pensamos que éste es uno de sus principales logros y que le da una ventaja comparativa sustancial al Puerto de Montevideo con los otros de la región.

En suma, creemos que nuestro puerto debe tener capacidad operativa, competitiva y moderna, en tiempo y en eficiencia y, al mismo tiempo, debe contar con un conjunto de ventajas para el operador regional desde el punto de vista comercial, que permita convertirlo en un centro de distribución de productos y mercaderías. En este sentido, consideramos que la oferta comercial del país debe complementarse, proyectarse y

sr.



potencializarse. En este caso, no sólo tenemos el instrumento de puerto libre, sino también el de las zonas francas y el de los depósitos fiscales, desde el punto de vista jurídico. Estos temas escapan a nuestra competencia, pero en la medida en que están vinculados a nuestra actividad, pensamos en la necesidad de potencializar y complementar estos elementos, en lugar de enfrentarlos entre sí, haciendo que la oferta del país desde y hacia el exterior, permita una variedad de opciones y oportunidades que mejoren el comercio regional y el de la región con el mundo.

Por otro lado, está el tema estrictamente operativo, donde si bien el Puerto de Montevideo tiene ventajas en cuanto a calados naturales y a situación geográfica —estamos más cerca del Océano Atlántico que el Puerto de Buenos Aires y, por lo tanto, tenemos menos dificultades y menor necesidad de inversión en materia de calados—, tenemos que acompañar desde el punto de vista operativo, ese desarrollo.

La ley de 1992 abre las puertas al capital privado para la gestión del puerto, pero aún no irrumpió en la actividad portuaria con el dinamismo necesario, ocupando los sectores de actividad que el actual Directorio de la Administración Nacional de Puertos pretende que asuma. Cuando decimos que deben asumir algunos sectores de actividad, estamos afirmando que también deben correr riesgos. No pensamos que al sector privado haya que darle responsabilidades operativas si no está en condiciones o no está resuelto a arriesgar a través de una inversión significativa. Decimos esto porque para nosotros el tema de inversión en el sector portuario es fundamental.

En 1995 llegamos a casi 3:000.000 de toneladas operadas a través de nuestro puerto; en materia de contenedores, se pasó de 105.000 a 139.000 cajas y de 140.000 a 180.000 teus. Por su parte, en el Puerto de Buenos Aires se pasó de 480.000 a 600.000 teus. Por lo tanto, cuando hoy decíamos que en algunas actividades la República Argentina tiene una relación, con respecto a nosotros, de diez a uno, en materia portuaria somos el 25% del mercado portuario del Río de la Plata. Sin embargo, a través del proceso de privatización, el Puerto de Buenos Aires invirtió el año pasado U$S 300:000.000, mientras que el nuestro invirtió, en el mismo año, entre el sector público y privado, U$S 25:000.000.

sr.

Quiere decir que si pretendemos no sólo mejorar la porción de mercado que podamos tener en el Río de la Plata en los próximos años, sino también mantenerla, tenemos que aumentar sustancialmente nuestra capacidad de inversión en materia portuaria. En este momento, el sector privado está invirtiendo algo más de U$S 10:000.000 por año. En consecuencia, si este sector quiere asumir responsabilidad en el Puerto de Montevideo deberá hacer contribuciones sustanciales.

Por otro lado, el sector público está invirtiendo en materia portuaria, exclusivamente, a través de los fondos propios que genera el sistema portuario nacional, por medio de la Administración Nacional de Puertos, lo cual es un verdadero milagro desde el punto de vista económico-financiero que no puede sostenerse. El año pasado tuvimos U$S 54:000.000 de ingresos, de los cuales estamos en condiciones de invertir U$S 12:000.000 este año. Este gasto es altamente insuficiente, máxime si consideramos que el Brasil, en los próximos cuatro años, piensa invertir U$S 1.039:000.000 y la República Argentina U$S 1.133:000.000 en el mismo período. Además, se nos está terminando el financiamiento ya que se ha cumplido el plan de los préstamos que otorgó el Banco Mundial. Entonces, se nos están terminando los fondos en esa materia y en este momento ni siquiera tenemos asistencia externa. Comprenderán los miembros de la Comisión, al margen de la filosofía y los puntos de vista que se puedan sustentar, que es necesario para el país aumentar la inversión portuaria y, en segundo lugar, que esa inversión no se puede seguir haciendo con fondos propios de la Administración Nacional de Puertos, salvo que se quiera aumentar, bajar los ingresos y dejar que el puerto sea competitivo. Con respecto al resto de la Administración Pública uruguaya, no creo que el Estado esté en condiciones de transferirle recursos o, por lo menos, no lo veo muy dispuesto a ello, porque pueden existir otras prioridades, a pesar de que uno, cuando está en una actividad de este tipo, siempre comete el error de pensar que el país pasa por ella. Este es un defecto que padecemos todos y que es razonable porque demuestra que, de alguna manera, encaramos con responsabilidad la función que tenemos por delante.

En definitiva, pienso que los niveles de inversión que tiene que desarrollar el puerto no los puede absorber el sector público porque no está en condiciones de subsidiar la actividad portuaria. Entiendo que el proceso de apertura hacia el sector

sr.

privado de la actividad portuaria es inevitable y necesario, y debemos tener cuidado en cómo lo hacemos, cómo lo llevamos adelante y cómo lo desarrollamos.

Sinceramente, consideramos que la mejor salvaguardia es, en primer lugar, mantener la capacidad de decisión del Estado sobre aquellos aspectos fundamentales que le interesen como, por ejemplo, la libre concurrencia a los muelles, la posibilidad de tener sus propios calados, etcétera --o sea, hay un conjunto de decisiones que deben quedar dentro de la órbita del Estado-- y, en segundo término, haciendo que el sector privado no participe sólo a través de la utilidad y la gestión, sino que comparta los riesgos aumentando sustancialmente su inversión.

Por otra parte, estamos trabajando en la apertura de nuevas fuentes de crédito internacional con el propio Banco Mundial o con el Banco Interamericano de Desarrollo, que en los próximos cuatro años va a prestar U$S 220:000.000 a la República Argentina a través de un contrato que se suscribió en octubre del año pasado, y tiene previsto un convenio por más de U$S 150:000.000 con el Brasil para los próximos dos años.

En este momento, el BID no está prestando dinero para la actividad portuaria nacional, pero hemos mantenido contactos con sus representantes y estamos seguros --es algo que descontamos-- que sus autoridades están dispuestas, a poco que se le planteen planes concretos y realizables, a brindar esa asistencia.

En materia de gestión, procuramos mantener un equipo y trabajar como un verdadero Directorio que, en definitiva, es un colegiado que maneja un sector de una empresa pública concreta. En ese sentido, todos nos encontramos muy a gusto desarrollando una labor de equipo.

Como introducción, hemos tratado de abordar los aspectos fundamentales. Tal vez, si a los miembros de la Comisión les interesa, podremos dar alguna información acerca de algunos puertos del interior que están bajo nuestra gestión.

SEÑOR IRURTIA.- ¿A qué aspectos de la actividad portuaria se refieren las importantes inversiones que se van a realizar en la Argentina y en el Brasil?

sr.

SEÑOR DIAZ.- Se refieren a todos los aspectos vinculados a la actividad portuaria, entre los cuales está incluido el dragado, que presumo que es a lo que apunta la pregunta del señor Senador. Sin duda, se trata de una inversión.

Creo que uno de los temas que el país debe plantearse es el del dragado del Puerto de Montevideo y sería muy bueno tratarlo en el ámbito parlamentario. No se trata, solamente, de una opción económica portuaria, sino de un tema geopolítico que hace a la actividad del país y que es fundamental. Si queremos tener una opción portuaria, pienso que debemos defender el hecho de que el Puerto de Montevideo es el de mayor calado del Río de la Plata. Evidentemente, el proyecto de llevar el Puerto de Montevideo a 40 pies --o sea, a 12 metros de profundidad--, no lo va a financiar el sector privado ni el mismo Puerto.

No me estoy basando en una opinión técnica sino en una conclusión a la que llegamos en razón del desarrollo de la actividad cotidiana, y que compartimos con todos los miembros del Directorio. Nos parece que habría que desarrollar trabajos técnicos en la materia, y desde ya decimos que para nosotros es muy importante que el Puerto de Montevideo tenga 40 pies de calado. Evidentemente, si a esta profundidad se le suma el hecho de no cobrar peaje, existiría una ventaja con respecto al Puerto de Buenos Aires, que tiene 32 pies de calado y que cobra peaje para ingresar a sus instalaciones. Por esta razón, creo que la sociedad uruguaya tendría que realizar un esfuerzo para lograr ese cometido.

Ese es un aspecto que me parece fundamental, pero no voy a adelantar ninguna cifra a esta Comisión en cuanto al costo que este proyecto insumiría, porque no tenemos números ciertos ni serios. Lo que sí podemos señalar es que se trata de una cantidad importante pero no prohibitiva. Si tenemos en cuenta las ventajas que podríamos obtener, creo que es una cifra perfectamente manejable, mucho más teniendo en cuenta que la tendencia mundial en materia de navegación es aumentar el calado de los barcos para hacer menos frecuencias con mayor carga, y si bien esos barcos de mayor porte van a estar en el tránsito este-oeste, que es el de los grandes mercados de población y consumo que tiene el mundo, van a desplazar barcos de mayor calado que hoy hacen esas rutas, hacia el tránsito norte-sur, que es el que se da entre los países desarrollados,

sr.

básicamente, con los subdesarrollados. En este aspecto, nos parece que el hecho de que el Puerto de Montevideo tenga 40 pies de calado sería una opción importante.

SEÑOR SEGOVIA.- Coincido con el señor Presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos en cuanto a que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no tiene prevista una inversión importante para el desarrollo portuario. Por lo menos, en la parte de inversiones de ese presupuesto no figura nada que indique un camino en ese sentido, a no ser el de la inversión privada centralizada en el desarrollo, no de un gran Puerto en Montevideo, sino puertos de apoyo en el Río Uruguay como, por ejemplo, en Nueva Palmira y Fray Bentos, y ahora se insiste un poco en Paysandú con el dragado de Martín García que permita hacer mayores calados para las operaciones.

Observo que se hace mucho hincapié en el fortalecimiento del Puerto de Montevideo, pero personalmente no creo en la competencia entre Montevideo y Buenos Aires, porque me parece que ello no se logra sólo con el aumento del calado, ya que hay otros elementos que inciden profundamente en el problema.

En este sentido, no sé si en la política portuaria que están desarrollando se ha vuelto a pensar en la instalación de un real puerto de aguas profundas para el Uruguay. En el día de ayer nos visitó el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas e hizo mención a un aporte importante que se va a realizar para la promoción de La Paloma como puerto de aguas profundas. Aclaro que cuando hablo de puerto de aguas profundas no me estoy refiriendo a La Paloma. Pregunto si no existe una política para el desarrollo de un puerto de aguas profundas que sea competitivo con el Brasil y la Argentina al mismo tiempo, porque entre el de Santos y el de Bahía Blanca no existe un puerto de estas características y de canales naturales como los que ofrece el Uruguay. ¿Qué política piensan que pueda desenvolverse para generar un puerto sin mercado pero que, justamente, pueda concentrar el mercado regional tanto brasileño como argentino?

SEÑOR DIAZ.- Deseo hacer algunas precisiones de carácter jurídico.

La Ley de Puertos del año 1992 establece que la política portuaria será llevada adelante por el Poder Ejecutivo y que

sr.

a la Administración Nacional de Puertos le corresponde el asesoramiento sobre dicha política. En este aspecto los directores no tenemos una posición tomada, pero voy a adelantar algunos puntos de vista estrictamente personales.

En primer lugar, coincido plenamente con el señor Senador, y así lo hicimos sentir en una parte de nuestra exposición. No se trata de un tema solamente operativo, sino que la oferta portuaria es un conjunto de temas: es un apoyo logístico, como lo llaman en Europa, o puerto libre, como decimos nosotros, como opción comercial; una operativa eficiente y a precios razonables, así como determinadas infraestructuras entre las cuales el calado es fundamental.

En el mundo entero se observa un proceso de privatización y el pasaje de la gestión portuaria al sector privado, pero la tendencia general --así sucede aproximadamente en los dos tercios-- es que la inversión siga siendo desarrollada por el Estado, que luego la rentabiliza a través del canon que le cobra al sector privado por gestionarla. En términos generales, no hay una regla fija; se ven distintas actitudes en diferentes partes del mundo. El Estado hace hasta el muro; a partir de allí lo pone el sector privado que es el que gestiona. En definitiva, la inversión en infraestructura la hace sustancialmente el Estado y en equipamiento el sector privado, que es el que rentabiliza la infraestructura a través del pago del canon.

En lo que tiene que ver con la inversión en un puerto de aguas profundas, sin duda el Poder Ejecutivo tendrá que estudiar el tema. De cualquier manera, creo que en esta región no es preciso una profundidad mayor a 12 metros, porque aquí no van a venir en los próximos años barcos que necesiten un mayor calado. Para el chipeado de madera se necesitan 11 metros, a los barcos graneleros les alcanza con 12 metros y los barcos de mayor porte en materia de contenedores que necesitan más de 12 metros de calado, por lo menos en los próximos 5 ó 10 años, van a estar destinados exclusivamente al tráfico este-oeste. Montevideo puede contar con los 12 metros de calado perfectamente bien y estoy seguro que entre darle a Montevideo los 12 metros de calado y hacer un puerto de aguas profundas, la primera implica una inversión menor.

Además, hacer un puerto de aguas profundas en "La Paloma"

sr.

supone terminar con el balneario y si bien no me animo a decir que significa terminar con la única reserva ecológica que tiene el país, por lo menos va a crear un serio cuestionamiento y a plantear dificultades. Digo esto porque tengo entendido que los puertos de mayor calado natural que tienen las costas del Uruguay están precisamente en Rocha que es la zona de mayor reserva ecológica. Entonces, se va a ir a un enfrentamiento en áreas que cada vez son más delicadas, importantes y sensibles, no sólo para los uruguayos sino para todo el mundo. Nuestro país todavía puede ser salvado desde el punto de vista ecológico, por lo que ese aspecto debe cuidarse especialmente. De todas formas, reitero que se trata de una opinión personal que no es definitiva, sino fruto de conclusiones a las que uno llega dada la actividad que desarrolla. Por lo tanto, son temas sobre los que debemos reflexionar --hace mucho tiempo que venimos haciéndolo-- y sobre los que habría que hacer estudios técnicos profundos para tener certeza sobre las políticas a llevar adelante.

SEÑOR SEGOVIA.- Indudablemente hace muchos años que estamos reflexionando sobre el tema y, en ese sentido voy a retrotraer la reflexión al año 1968. En esa época, en el Seminario Económico de Roma, se discutió la viabilidad de Uruguay como puerto de aguas profundas a través de los canales naturales que existen frente a La Coronilla. En ese momento hubo una gran oposición tanto del Gobierno argentino, por problemas estratégicos, como del brasileño, por la competencia que podría significar para el Puerto de Río Grande, que con el espigón de entrada al mar lo situaban como de aguas profundas, aunque luego terminó siendo el fracaso que es actualmente debido a su mantenimiento. Menciono este caso porque en ese Seminario Económico estaba presente por Uruguay, como Presidente del Banco Central, el contador Enrique Iglesias, quien llevó a cabo la ponencia sobre la realización de ese puerto de aguas profundas. Ahora, con el criterio que tiene el Banco Interamericano de Desarrollo de hacer aportes a desarrollos portuarios de ese calibre, tal vez puede ser decisivo en cuanto a la inversión de capitales.

Por otra parte, no coincido en parte con la aseveración de que Uruguay no necesitaría canales de más calados que 12 metros en los próximos 10 años, ya que visualizo el tema a más largo plazo. En ese sentido, existen compañías de gran volumen internacional muy poderosas que están estudiando en el

sr.

territorio uruguayo la posibilidad de instalación de esos puertos. Personalmente, conozco el caso de compañías de porte mundial que operan en Brasil que están investigando y viendo la posibilidad, una vez más, de crear un puerto de aguas profundas y terminales portuarias menores. Por esa razón, aun sabiendo que la política portuaria tiene su origen en el Poder Ejecutivo, quería saber si la Administración Nacional de Puertos había pensado algo sobre la posible instalación de un puerto de aguas profundas de esas dimensiones con calados naturales del orden de los 28 metros.

SEÑOR DIAZ.- Nosotros tenemos nuestro punto de vista sobre el tema; pero si existe por parte del sector privado, a su cuenta y riesgo, la voluntad de invertir en materia portuaria, hay que dejar que lo haga. En primer lugar, debemos crear condiciones para que el sector privado invierta y contribuya y, en segundo término, debemos intentar no caer en la sobreinversión, fundamentalmente por parte del sector público, porque luego la termina pagando el sistema portuario en su conjunto y el país.

Me gustaría que los demás integrantes del Directorio dieran su opinión, porque es un tema sobre el que todos hemos reflexionado y que el señor Senador Segovia hace muy bien en plantear porque es de gran importancia.

SEÑOR ABDALA.- Deseo expresar la satisfacción de poder comparecer junto con los demás integrantes del Directorio en este grupo de trabajo parlamentario e informar sobre los aspectos que estamos encarando en la Administración Nacional de Puertos.

En primer lugar, quiero formular una reflexión en cuanto a lo que expresaban el señor Ruben Díaz y el señor Senador Segovia.

En coincidencia con lo que ha expresado el señor Díaz, deseo decir, en primer lugar, que el tema del puerto de aguas profundas no tiene estado dentro de la Administración Nacional de Puertos por las argumentaciones que ya se han formulado en el sentido de que, según lo que establece la Ley Nº 16.246 en materia de política portuaria, somos asesores del Poder Ejecutivo . Precisamente, es a éste al que le corresponde la fijación de la reglamentación y el control de su ejecución. Por supuesto, sin perjuicio de ello, nos sentimos en la obligación

sr.

de tener una visión global y amplia, tratando de ver más allá de lo que se refiere estrictamente al ámbito de competencia que nos marcan las reglamentaciones. Teniendo en cuenta que nuestra labor es administrar el Puerto de Montevideo así como también los de Nueva Palmira, Juan Lacaze, Colonia y Fray Bentos --de acuerdo con lo que determinó en 1992 el Poder Ejecutivo-- el tema del puerto de aguas profundas nos despierta expectativas. Asimismo, según lo que supimos a través de la prensa, en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas hay un grupo que está estudiando este tema.

Por mi parte, estaría en condiciones de afirmar que la Administración Nacional de Puertos ahora --y como lo ha hecho siempre-- está a disposición del Ministerio si se nos convoca para considerar este tema que a nuestro juicio es una alternativa que el país tiene por delante. Además, si desde el punto de vista de la necesaria inversión, se dieran las condiciones como para lograr que el país contara con una terminal de esta naturaleza, resultaría algo saludable. No obstante, creemos que en esta materia el país debe seguir una suerte de política de círculos concéntricos, afirmándose en cada fase para después poder pasar a otra más ambiciosa.

De acuerdo con lo que hemos comprobado en estos meses que llevamos de labor en la Administración Nacional de Puertos, la competencia regional a que recién se aludía --especial y paradógicamente en lo que refiere a nuestros socios del MERCOSUR y de la Hidrovía, es decir, los puertos de Buenos Aires y de Brasil-- se nos hace muy dura y hasta feroz. De manera que sin perjuicio de lograr un puerto de aguas profundas --reitero que se trata de un tema que el país debe analizar en el futuro y en esto no se puede tener una óptica cortoplacista sino que debe planificarse también a mediano y largo plazo-- debemos luchar en primer término por afirmar las condiciones de infraestructura de nuestro Puerto de Montevideo, ya que ahí se encuentra la diferencia cualitativa que actualmente tiene para ofrecer nuestro país con respecto a los demás puertos de la región. Es así que surgen como fundamentales los temas relativos a niveles de calado y a una mayor incidencia en la medida de lo posible del sector privado, ya que el Estado debe encargarse de exigir una fuerte inversión que nos permita obtener mejores condiciones de competitividad y eficiencia. Después de logrado esto, estamos dispuestos a trabajar en cualquier otro tipo de proyecto que tenga que ver con mejorar

sr.

la oferta que a nuestro juicio debe ser integrada en un sistema portuario nacional. Obviamente, la misma no tiene que circunscribirse al Puerto de Montevideo porque debe considerarse todo el sistema de puertos nacionales. No hay que olvidar que los puertos del interior tienen un formidable destino comercial hacia el futuro en el contexto del MERCOSUR y de la Hidrovía. Además, no debemos negar que el día de mañana pueda integrarse un puerto de aguas profundas, tal como se ha planteado a través de algunas iniciativas.

SEÑOR LOSADA.- En lo personal, comparto lo manifestado por mis compañeros del Directorio, especialmente lo expresado por el señor Abdala. No obstante, deseo aportar una reflexión a la Mesa a fin de compartirla fundamentalmente con el señor Senador Segovia, que es quien ha planteado esa inquietud.

Concretamente, me refiero a una experiencia que me ha tocado vivir hace poco tiempo en una visita que realizamos a puertos españoles y franceses , junto con el Presidente del Directorio, señor Díaz. Esa recorrida culminó con nuestra asistencia a un seminario que se realizó en la ciudad española de Algeciras. En esa oportunidad se dio una gran discusión entre los armadores y prestadores de servicios portuarios en relación con este tema. De allí surgió una reflexión que deberíamos analizar con respecto a la evolución de conceptos a nivel mundial en relación a los buques de gran calado. Me estoy refiriendo a la resistencia que lógicamente las autoridades portuarias están teniendo con respecto a la pretensión de los armadores de armar buques de gran profundidad. Por mi parte, noté --y pienso que debemos tomarlo como una advertencia para seguir observando este fenómeno de aquí en más-- que en virtud de la problemática que atraviesan ambos sectores --armadores y prestadores de servicios portuarios-- se estaría tendiendo a que los buques, aun manteniendo el gran porte , se ensanchen y reduzcan su profundidad. Si con el transcurso del tiempo esto se concretara, creo que deberíamos por lo menos estar atentos a la evolución de este proceso porque ello podría determinar la viabilidad o no de que Uruguay enfrentara la realización de un puerto de aguas profundas, con todo el costo que traería aparejado.

En adhesión a lo expresado por mis compañeros del Directorio, diré que si hoy logramos los 12 metros de calado

sr.

en el Puerto de Montevideo, indiscutiblemente tendríamos una oferta muy interesante que nos dejaría muy bien posicionados para inmediatas realidades relativas a tráfico de carga. Quizás esto sería posible aprovechando fundamentalmente la estructura que tiene el Puerto de Montevideo, cuyo análisis de costos el país deberá tener presente cuando se enfrente a la posibilidad de realizar o no un puerto de aguas profundas.

Reitero que ésta es simplemente una reflexión y adelanto mi disposición a analizar cualquier iniciativa al respecto. Asimismo, creo que la batería portuaria en el Uruguay, de acuerdo con sus realidades y necesidades, atendiendo al requisito de los 12 metros y a las realidades de calado de otros puertos, como los de Nueva Palmira y Martín García --cuya realización se ha ido desgastando en forma muy notoria-- sin olvidar lo que ocurre con Fray Bentos que tiene una situación geográfica muy importante para los problemas productivos que hoy enfrenta nuestro país, permitiría lograr las condiciones de desarrollo portuario, según las necesidades de la economía de la sociedad uruguaya.

SEÑOR MONTESDEOCA.- Tal como se ha dicho, el Directorio de la Administración Nacional de Puertos funciona armónicamente en base a una responsabilidad que todos hemos asumido.

Asimismo, la discusión referente al puerto de aguas profundas, como ha dicho el señor Senador Segovia, lleva muchos años de vigencia en los ámbitos nacional e internacional y está íntimamente relacionada con lo que ha expresado el doctor Losada sobre los buques de gran calado. En ese sentido, pienso que es importante precisar que toda la política portuaria --que reiteramos no es competencia de la Administración Nacional de Puertos , sino que ésta simplemente brinda un asesoramiento-- se maneja de acuerdo con las oscilaciones de los mercados, inclusive en materia de política de infraestructura portuaria y creaciones de puertos. Entonces, de acuerdo con esas oscilaciones y con los requerimientos económicos a nivel del comercio mundial, las grandes corrientes inversoras que se encuentran dentro del esquema general de globalización de las economías ubican el lugar en que se pueden instalar las correspondientes bases operativas. Obviamente, la concreción de un eventual puerto de aguas profundas, en la medida en que una gran inversión internacional llegara a nuestro país, sería muy bien recibida.

sr.

Como dijo recién el señor Presidente del Directorio, en materia de inversión tenemos limitaciones que nos obligan a priorizar, fundamentalmente en el tema del calado, en lo que ya tiene nuestro Puerto y en lo que puede responder.

Brevemente quiero hacer referencia a dos aspectos que generalmente son dejados de lado en la actividad portuaria, ya que a veces se realizan pero pasan inadvertidos, a pesar de estar intimamente vinculados con la actividad económica del país y, en particular, con el turismo. Los barcos de gran calado, como por ejemplo los cruceros que vemos en la televisión, sólo pueden atracar en nuestro Puerto en forma excepcional, debido a que hace falta un mayor calado. No podemos realizar una promoción y desarrollo del área turística --que genera un ingreso importantísimo de divisas--, porque los barcos están expectantes al crecimiento del río para poder recalar e irse en el mismo día. Esta Administración ha hecho hincapié en este tema, pensando en las perspectivas de la integración del comercio y de la economía nacional.

En los últimos días, hemos apreciado la importancia de un tema fundamental en la economía del país, como es el de la carga y transporte de ovinos, fundamentalmente hacia los mercados de Oriente. El único puerto en la región que tiene la posibilidad de realizar esa clase de carga y embarque es el de Montevideo. Hace ya más de diez años que en Argentina no se cargan ovinos, en razón de que éste debe ir esquilado y las temperaturas existentes en los puertos que antiguamente lo realizaban, hoy implicarían una mortandad muy grande. Por otro lado, Brasil no tiene tradición ovejera y para embarcar ovinos necesitaría un gran transporte por vía terrestre o mediante combinaciones multimodales para llegar a un puerto como el de Río Grande, al cual no le interesa esta clase de embarques. Por ello sería importantísimo contar con un mayor calado y esta Administración va a priorizar ese tema. Hace pocos días salió un barco con 75.000 ovinos, que era su tope; si bien existen barcos con un calado mayor, no pueden entrar al Puerto de Montevideo. Muchas veces, esos grandes negocios que resultan favorables para la economía nacional no se realizan, en virtud de la problemática del calado.

Nuestro país tiene condiciones óptimas, ya que cuenta con un puerto con corrientes naturales, como el de Montevideo, al tiempo que en los del interior se pueden desarrollar otra clase

de operaciones. Esta Administración piensa desarrollar esos aspectos, priorizándolos en función de sus cometidos.

Con respecto al viejo proyecto o aspiración de contar con un puerto de aguas profundas, evidentemente somos espectadores, a pesar de que en su momento deberemos realizar una tarea de asesoramiento. En mi opinión, la gran solución para un área de servicios tan importante, sin lugar a duda requerirá una inversión privada, en virtud de nuestras limitaciones en esa materia.

SEÑOR ABDALA.- En los últimos días se ha producido un episodio que demuestra la predisposición de este Directorio para analizar todos los temas que tengan que ver con la actividad portuaria, en sus diversas formas y manifestaciones. Recientemente, el Directorio fue invitado a asistir a una reunión de la Comisión Intersectorial Pro Puerto de Ultramar de Paysandú. Seguramente, los señores Senadores conocen estos reclamos y han intervenido directa o indirectamente en el asunto. Si bien se trata de una terminal que no depende de la Administración Nacional de Puertos sino del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pensamos que debemos ser sensibles a esa circunstancia, en el marco de la Ley de Puertos y los decretos reglamentarios, que nos ubican como asesores del Poder Ejecutivo. Allí recibimos las inquietudes que nos plantearon las fuerzas vivas y los legisladores de todas las fracciones políticas y pusimos a disposición del Ministerio de Transporte y Obras Públicas nuestros servicios técnicos --no debemos olvidar que somos un organismo especializado en materia portuaria-- para realizar estudios sobre la factibilidad de que el Puerto de Paysandú se convierta en un puerto de ultramar. Pienso que este tema debe ser considerado por el país, ya que por esa vía podría salir el 90% de la producción citrícola uruguaya, que se produce en los departamentos de Salto y Paysandú y, además, la tercera parte de la producción maderera de los próximos años, que surgirá de los departamentos de Rivera, Tacuarembó y Paysandú.

Considero que este episodio indica la voluntad de la Administración Nacional de Puertos de estar a la orden del Parlamento y del Poder Ejecutivo en todo lo que tiene que ver con el estudio técnico de aquellos proyectos vinculados a la actividad portuaria y al mejoramiento y perfeccionamiento de la oferta en el contexto del MERCOSUR y de la Hidrovía. En este

sr.

último sentido, creo que también podemos concebir una hidrovía del Río Uruguay, teniendo en cuenta la formidable realidad que nos plantea el MERCOSUR desde el punto de vista de la producción.

SEÑOR SEGOVIA.- Realmente es reconfortante que se esté hablando de la Hidrovía, no sólo con el carácter que se le ha dado tradicionalmente, sino también de la hidrovía del Río Uruguay y su mayor utilización, así como del uso de toda la red portuaria con algún sistema de cabotaje. También es destacable el interés mostrado por este Directorio de la Administración Nacional de Puertos —a pesar de sus limitaciones, que conocemos perfectamente— en cuanto a las posibilidades de gestión y las necesidades de asesoramiento.

Simplemente deseo referirme al tema —que ya mencionó el señor Abdala— de que nuestros socios del MERCOSUR están operando y lo están haciendo en forma muy fuerte en ese sentido, con aportes de capitales y con una inversión que superan todas nuestras posibilidades.

Por otra parte, visualizo que Brasil no hace tanto como se dice hacia la Hidrovía. Si Brasil está apuntando a lograr una salida al mar, la vía de Tieté y las organizaciones que se pretenden dar parecen como el canto de un tero, ya que apuntan en determinada dirección, pero al mismo tiempo desarrolla una política intensa en otro sentido. Evidentemente, está buscando una salida al mar en puertos que sean competitivos en toda el área, pero no sé si las distancias en Brasil serán cubiertas con las mismas facilidades que se realizan en la zona sur, porque el costo del transporte transversal en ese país es realmente pavoroso, al punto de que hace prácticamente imposible toda actividad de transporte de cargas. La política actual de nuestro Ministerio de Transporte y Obras Públicas apunta a efectuar un alto aporte hacia el tema de la forestación, por cuanto se incrementan las posibilidades ferroviarias para lograr una salida rápida, utilizando vías que bajen los costos. Los propios interesados en el aspecto forestal han concurrido a esta Comisión y han manifestado con total claridad que dicho negocio está en el transporte; es absolutamente fundamental que no se aumente el costo del transporte de un material de bajo precio, porque el negocio se desacomoda.

sr.

Hace años que estoy preocupado por el tema del puerto de aguas profundas y por eso lo quiero reiterar. En el seminario económico que se realizó en Roma —que ya mencioné al principio— me resultó muy impactante que se discutiera la viabilidad de Uruguay. Es más; me parecía una cosa irreal que en un seminario internacional se hablara sobre la viabilidad de nuestro país, tanto desde el punto de vista del puerto de aguas profundas, como de la actividad bancaria, lo que indica que había una concentración muy fuerte en esas propuestas. Allí estuvieron circulando, justamente, muchos elementos que se han venido manejando con respecto al dragado de los canales de acceso a Montevideo y, fundamentalmente, lo relativo a la boya petrolera. Se manejo con tal precisión el tema del dragado que, incluso, se sabía qué compañía lo iba a realizar. Además, se apuntó con tal exactitud a la boya petrolera, que se sabía exactamente dónde se la iba a instalar, más allá de que a nosotros nos parecía algo muy lejano.

He mencionado en reiteradas oportunidades el tema del puerto de aguas profundas porque, inclusive, como estudiante, realicé un trabajo sobre partes topográficas en nuestra zona costera. En esa oportunidad nos tocó estudiar la ubicación de las aguas profundas o los canales necesarios para un posible puerto con esas características. Se logró ubicar un puerto con una profundidad natural de 28 metros frente a La Coronilla. Esto fue la base de intereses que en ese momento se movieron muy fuertemente, con inversiones de capital realmente muy poderosas. A pesar de que los años han transcurrido, creo que este problema se va a reiterar. Digo esto, porque mantengo una vinculación permanente con el medio brasileño y he trabajado bastante en Brasil, con distintas compañías, por lo que estoy en conocimiento de que empresas de gran volumen, en este momento vuelven a tener una presencia muy fuerte, por interés en los puertos de aguas profundas del Uruguay. Esto es así, porque visualizan una altísima competencia con esa exportación o salida transversal de los productos brasileños. Por otra parte, observo que en la propia Hidrovía han decidido acortar los espacios, porque el Pantanal complicó las cosas. Más allá de las gestiones que pueda hacer el Directorio en este sentido, quiero indicar que he seguido el tema por muchísimo tiempo y que estoy dispuesto, las veces que sea necesario, a colaborar —hecho que es manifiesto— y a realizar aportes que la experiencia me ha permitido acumular.

sr.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer dos consideraciones. Una de ellas tiene que ver con el tema forestal, al que se acaba de referir el señor Senador Segovia. Hoy por hoy, vemos que el país está orientado a que su masa forestal, cuya producción está en crecimiento, se dirija al exterior y no se visualiza a corto plazo determinado procesamiento de este producto en el país.- ¿Cómo visualiza la Administración Nacional de Puertos esta compleja operativa, que puede tener consecuencias no deseadas en cuanto a un aumento notable del volumen de la carga a ser embarcada?

SEÑOR DIAZ.- Antes que nada, quisiera decir que el tema manifestado por el señor Senador Segovia es absolutamente exacto. Me refiero a la cadena de transporte, en el tema forestal, hacia el precio final del producto y a la viabilidad o no de la producción. Somos plenamente conscientes de que el país ha tomado una decisión muy importante en materia forestal, que puede llevarlo, en un lapso no mayor de diez años, a que ésta sea el principal rubro de exportación. Debo decir que en toda esa cadena de transporte, donde menos dificultades origina el tema forestal es, precisamente, en el puerto; esto significa que en el asunto carretero y ferroviario está la clave del problema. Ello no quiere decir que miremos desaprensivamente la cuestión portuaria desde el punto de vista forestal; sabemos, incluso, que en algunas oportunidades las predicciones técnicas no se han compadecido con los resultados. Como ejemplo, podemos citar un hecho que se dio el año pasado: cuando todos los estudios técnicos daban una exportación sensiblemente menor, el país llegó a 350.000 toneladas de madera en rolo, de las cuales salían 50.000 por el Puerto de Fray Bentos y 300.000 por el de Montevideo. Las 50.000 toneladas de rolo embarcadas en el Puerto de Fray Bentos llegaron todas por carretera y ninguna por ferrocarril; en cambio, de las 300.000 toneladas que llegaron a Montevideo, sólo el 40% llegó por ferrocarril. Esto nos da la idea de que cuando el país supere el millón de toneladas en exportación de madera en rolos —lo cual está a la vuelta de la esquina—, sin duda alguna deberemos tener desarrollado el ferrocarril. Esta es una necesidad y todos debemos concientizarnos de su importancia.

En este momento, tanto en el Puerto de Montevideo como en el de Fray Bentos —como sucede en todos aquellos que dependen de la Administración Nacional de Puertos—, nos encontramos en

sr.

la etapa de elaboración de los planes maestros. Estos son los proyectos de infraestructura a diez años, sobre la base de una propuesta comercial porque, lógicamente, para realizar un trabajo de esta naturaleza debemos saber qué queremos exportar e importar. Me refiero a cuáles son los barcos que van a entrar y salir, porque no es cuestión de dar calado sin muelle o dar grúas sin saber para qué, llegando a un sobreinversión.

Con respecto al tema madera, debemos destacar dos grandes aspectos. Uno de ellos, es lo que significa la exportación de rolos en este momento. Se nos ha dicho --esto se confirmará por el plan maestro-- que en los próximos años el Puerto de Montevideo tendrá necesidad de disponer de aproximadamente 20 hectáreas para madera. Actualmente, sólo contamos con dos hectáreas y media, por lo que tiramos un galpón a fin de obtener cuatro hectáreas. Este es uno de los aspectos controvertidos de nuestra gestión. El Puerto de Montevideo cuenta con 70 áreas de apoyo, pero están muy mal aprovechadas porque responden a otra filosofía de gestión. Es por eso que se da el tema de los clubes y el de desmantelar nuestros talleres para hacerlos más operativos y eficientes, destinando esas superficies --que actualmente están dedicadas a carpintería-- a la construcción de escritorios, para otro tipo de utilidades.

Por otro lado, en las nuevas modalidades se plantea un tema muy importante, que es el del chipeado; esto es la granelización de la madera para exportarla, fundamentalmente, al mercado japonés y a los de oriente. Esto exige, según se nos ha dicho, once metros de calado. Podrá hacerse chipeado por ejemplo en el Puerto de Nueva Palmira o el de Fray Bentos, pero no hay dudas de que, para que esto sea rentable, tendrá que complementarse el chipeado llevando a once metros de calado el Puerto de Montevideo. Este es el único del Río de la Plata que puede dar once metros de calado. A su vez, los puertos "chipeadores" no están tan cercanos a una ciudad, como lo está el de Montevideo. Por tal razón, todo esto tiene una gran complejidad técnica, que en su momento habrá que analizar y sobre la cual no vale la pena dar una opinión ahora. Debemos tener en cuenta, además, que el "chipeado" es volátil y que, en razón de la sudestada, podemos tener serios problemas. Es decir que habrá que estudiar el tema con rigor científico y técnico y sin apasionamientos.

sr.



En definitiva, sabemos que Fray Bentos es un puerto que se dedica muy especialmente a la madera y ese será, sin duda alguna, su destino; a su vez, Nueva Palmira tendrá una ocupación maderera importante en la medida en que la política de transporte que lleva adelante el Gobierno así lo habilite, y Montevideo tendrá también un destino de madera, sin duda alguna. Debemos trabajar no solamente sobre la base del rolo para la exportación, sino también del "chipeado". Parece claro que el "chipeado" se hace siempre cerca de los centros portuarios --a distancias que no van más allá de 25 ó 30 kilómetros-- y no de los de producción, lo que plantea problemas de medio ambiente muy fuertes. Hemos visto con satisfacción cómo el sector privado nacional, que está exportando en este momento madera, está abordando con la debida seriedad este tema. Además, hemos recibido a no menos de cinco firmas japonesas interesadas en el tema del "chipeado". Hasta el momento, solamente han venido a realizar consultas, pero ese puede ser el comienzo de futuras operaciones en nuestro país.

Por otra parte, estamos tratando de aumentar dramáticamente en este año nuestra superficie para madera, pasando de dos hectáreas y media a cuatro. Viene a cuento decir también que, con respecto a la seguridad de la madera, nos hemos reunido con representantes de la Dirección Nacional de Bomberos y hemos cumplido con todas las recomendaciones que se nos han hecho. Igualmente, puede ocurrir una desgracia en cualquier momento, porque nadie está libre de que se produzca un accidente; pero podemos decir que estamos en condiciones, si esa fatalidad ocurriera, de afrontarla, tomando como base las instrucciones que se nos han dado: arreglar los hidrantes, poner una custodia especial y hacer que el acopio se cumpla de una manera distinta, cuidando que las pilas de madera sean más altas y las distancias entre ellas sean más amplias, de modo que se formen calles de protección en caso de un siniestro. Las mismas precauciones se han tomado en Fray Bentos, donde existen dificultades todavía más graves.

SEÑOR LOSADA.- El tema de la madera es uno de los que este Directorio ha analizado en forma detallada. Somos conscientes de la realidad que el país enfrenta y, en la medida de las competencias que tenemos, los Directores estamos dispuestos a realizar los máximos esfuerzos, a los efectos de tener las terminales portuarias en condiciones de operar y tratar de absorber la evolución que ha tenido el proceso de forestación

sr.

en el marco de la ley forestal. En definitiva, estamos tratando de obtener la mayor disponibilidad de espacios de acopio posibles y las mejores condiciones para la operativa posterior de cargado. Naturalmente, el resto dependerá de las políticas relativas a la red vial y a los otros medios de transporte.

SEÑOR IRURTIA.- La preocupación por la situación actual, en cuanto a la exportación de los productos uruguayos, es muy realista. Mi pregunta tiene que ver con los planes maestros, de los cuales no tengo información. Concretamente, quisiera saber si contemplan la realidad portuaria del Uruguay en este momento o si se tiene una idea más concreta en relación con el futuro del país. Lamentablemente, el Uruguay actúa, en general, en función de las circunstancias que se le presentan. Quizás, el problema de la madera se habría solucionado de mejor forma si antes de plantar los árboles se hubiera diseñado una política nacional que apuntara a la manera como se iban a sacar esos árboles.

SEÑOR DIAZ.- Los planes maestros se hacen, aproximadamente, cada 10 años. Un plazo mayor es inconveniente, porque la realidad del desarrollo marítimo y portuario cambia demasiado. El único plan maestro que tiene el Puerto de Montevideo fue realizado por una empresa española en el año 1988, pero luego cambió muchísimo su realidad. Ahora queremos poner el acento en la propuesta comercial del Puerto y la infraestructura que necesitará para cumplirla. Precisamente, uno de los pilares de este plan maestro es hacer una buena predicción de los tráficos futuros. Insisto en que estos planes deben proyectarse cada cinco a diez años; hacerlo para un lapso menor resulta una pérdida de esfuerzos que no tiene significación, y para un plazo mayor es también inconveniente porque, por ejemplo, hace diez años era imposible prever que el contenedor iba a cambiar la realidad portuaria del mundo como lo ha hecho. ¿Quién iba a decirnos en aquel momento, cuando no se había aprobado todavía la ley forestal, que íbamos a tener esta realidad?

Es importante que el país sepa que en materia portuaria tenemos dos opciones. La primera de ellas es que Montevideo sea el puerto de cabotaje más importante de la región, convirtiéndose de esta forma en un puerto secundario de Santos y de Buenos Aires, donde llegarían los barcos de mayor porte. La otra posibilidad es que pueda recibir barcos de porte que puedan distribuir hacia la región una serie de productos y

sr.

mercaderías. Lo que es evidente es que para la opción regional sería necesario aumentar la inversión. Por el momento, nuestro país ha tomado el otro camino: el de que Montevideo se convierta en un puerto de cabotaje, y lo está haciendo insensiblemente, porque no está destinando recursos para ello. En definitiva, no se puede pedir a la Administración Nacional de Puertos que, sin los recursos necesarios, asuma la otra opción.

Otro tema al que quería referirme tiene relación con la integración en el MERCOSUR y en el mercado latinoamericano. Creemos que debemos ser complementarios de los puertos de Santos y Buenos Aires y no plantear el tema de la competitividad en un primer plano. Es decir que tenemos que crear nuestros propios mercados. Pero no nos engañemos; los países europeos están en la Unión Europea, que es el proceso de integración económica más importante que ha visto el mundo. Sin embargo, los puertos tienen una feroz competencia entre sí, como todos los señores Senadores saben. Incluso, recuerdo que, cuando estuve presente en Algeciras, me llamó la atención la forma en que el Director de Puertos de Valencia se refería a los puertos de Barcelona o Algeciras. Debemos tener presente que aquí hay una competencia de tipo capitalista mercantilista muy importante. No debemos engañarnos; tenemos que ser complementarios con los puertos de Buenos Aires y de Santos, y además contar con una política comercial realista y competitiva, para llevar adelante nuestro proyecto portuario.

En definitiva, sin ser agresivo y peyorativo, debo decir que el cambio cualitativo de los países se da a través del sistema portuario. La diferencia de servicios no la va a dar el aeropuerto --ahí no tenemos ninguna ventaja comparativa ni de mercado-- sino que la ventaja o desventaja del transporte, insisto, está a través del sistema portuario. Entonces, o no contamos con un sistema portuario desarrollado y nos convertimos en un país mediterráneo con costas, o por medio de dicho sistema nos transformamos en una opción regional de servicios, al margen de que puedan existir otras opciones de servicios tales como el sistema bancario, el turismo, etcétera. Desde el punto de vista de la visualización del problema portuario, entiendo que ese es el enfoque que hay que dar y la reflexión que el país necesariamente debe hacer para tomar una decisión, para que no siga sucediendo lo que hasta ahora, o sea, que las resoluciones se toman automáticamente por el mero

desarrollo de los acontecimientos.

SEÑOR SEGOVIA.- Han sido gratificantes las últimas expresiones del señor Díaz porque demuestran una pasión muy grande por la cuestión portuaria, la que personalmente comparto. Realmente, la integración no la advierto por el puente sino más bien por la hidrovía. Me parece que el camino de integración se da por los puertos y no por un puente o un eje vial. De todas formas, se trata de políticas de Estado, más allá de qué las compartamos o no.

En esa operativa de la madera y en las necesidades de espacios --que ha llevado a que la Administración Nacional de Puertos sea tan controvertida-- tal vez se le podría suprimir al club de remos que hoy está allí, el área que ocupa y con eso se ganaría en superficie. Pido disculpas por esta digresión.

Quiero hacer mención a una pequeña diferencia sobre ciertas palabras que se manifestaron, aunque, en definitiva, no existe tal diferencia, porque los que vienen y preguntan, se quedan y no se van. En realidad, consultan porque hay intereses muy poderosos en juego.

En todo este tema de la actividad portuaria, de la hidrovía y de la vinculación de la Administración Nacional de Puertos, evidentemente estamos jugando una parte muy importante del destino del país. Por último, repito, me siento muy complacido por la pasión con que defienden la actividad portuaria del país la que, insisto, comparto totalmente.

SEÑOR DIAZ.- En nombre del Directorio de la Administración Nacional de Puertos deseo agradecer a esta Comisión por habernos recibido.

El tema del puente Colonia - Buenos Aires no nos compete a nosotros, pero creemos que se trata de un instrumento que bien aprovechado puede ser muy útil para el país. A su vez, consideramos que todas las opciones son buenas en la medida en que se potencien debidamente. En realidad, en este sentido lo que no debemos es ser excluyentes.

En lo que tiene que ver con la pasión por los puertos, debo decir que se debe a la responsabilidad que se nos ha dado

sr.

y ella constituye la característica de todos los miembros de este Directorio, ya que pensamos que si uno asume una tarea de este tipo, debe defenderla y llevarla adelante dando lo mejor de sí.

Por último, deseo manifestar que en el despacho de los cinco Directores siempre hay un café servido para recibirlos con el mayor gusto y poder discutir con menos formalidad todo este tipo de temas. Además, quiero decir con toda sinceridad que no es necesario utilizar el mecanismo del pedido de informes cuando se quiera conocer algún dato, sino que bastará con el diálogo o la solicitud personal, la que atenderemos con el mayor gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de los integrantes del Directorio de la Administración Nacional de Puertos. Creo que esta reunión ha sido muy provechosa y tengo la impresión de que será la primera y no la última.

Indudablemente, la importancia de la actividad portuaria es muy vasta en la vida económica del país. Por tal motivo, probablemente se den nuevos encuentros entre los miembros de esta Comisión y el Directorio de la Administración Nacional de Puertos.

Por último, debo decir que personalmente comparto el enfoque global de la visión portuaria que ha desarrollado el señor Díaz y que comparten los demás integrantes del Directorio.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 11 y 56 minutos)

sr.